



Sveriges lantbruksuniversitet  
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-  
och växtproduktionsvetenskap

# Regional cykelplanering i Skåne

– En studie av makt och strukturer inom  
transportplanering

Nilas Lätt

Självständigt arbete • 15 hp  
Landskapsarkitekturprogrammet  
Alnarp 2018



## **Regional bicycleplanning**

– A study of power and structures in transport planning

Nilas Lätt

**Handledare:** Anna Peterson, SLU, Institutionen för  
Landskapsarkitektur, planering och förvaltning

**Examinator:** Karl Lövré, SLU, Institutionen för Landskapsarkitektur,  
planering och förvaltning

**Omfattning:** 15 hp

**Nivå och fördjupning:** G2E

**Kurstitel:** Kandidatexamensarbete i Landskapsarkitektur

**Kurskod:** EX0649

**Ämne:** Landskapsarkitektur

**Program:** Landskapsarkitektprogrammet

**Utgivningsort:** Alnarp

**Utgivningsår:** 2018

**Omslagsbild:** Nilas Lätt

**Elektronisk publicering:** <http://stud.epsilon.slu.se>

**Nyckelord:** Cykelplanering, regional planering, hållbar mobilitet, cykelvägar, Skåne, Trafikverket, Bicycle planning, regional planning, sustainable mobility,

# Förord

Under ett tidigare projekt i landskapsarkitektutbildningen jobbade vi med hållbar mobilitet i Skåne-regionen. Under arbetets gång uppdagades bl.a. att cyklingen i regionen och landet under de senaste decennierna hade minskat och att den ökande bilismen ställde till med stora problem. Detta väckte många frågor kring varför situationen såg ut som den gjorde och denna uppsats gör en ansats till att försöka besvara några av dessa frågor. Detta är en kandidatuppsats på 15 poäng skriven vid Sveriges lantbruksuniversitet, Alnarp, fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap och Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning. Jag vill tacka min handledare Anna Peterson för givande diskussioner och vägledning samt vänner och familj för konstruktiva kommentarer och stöd i skrivandet.

Nilas Lätt

Lomma, 2018-05-23

## Sammandrag

Den skånska cykelplaneringen lämnar mycket att önska. I ett gytter av olika aktörer och oklara ansvarsförhållanden har denna viktiga del av trafikplaneringen ofta hamnat mellan stolarna. Detta innebär i praktiken ett osammanhängande, knapphändigt regionalt cykelnät med långa, ineffektiva planeringsprocesser och misslyckade projekt. I denna uppsats analyseras en svensk regions arbete med regional cykelplanering utifrån teorier om hur olika maktstrukturer påverkar transportplaneringen. En av de grundläggande byggstenarna för en ökad cykling identifieras som en tillgänglig, säker, trafikseparerad cykelinfrastruktur som i den studerade regionen visar vara en bristvara. Orsakerna till denna brist härleds till svårubbliga strukturer inom bl.a. Trafikverket på nationell nivå vilket i sin tur leder till en bristande finansiering i de regionala projekten. Ett resonemang förs även kring huruvida den neoliberal ideologin och andra politiska och ekonomiska strukturer sätter sin prägel på den samtida transportplaneringen och försvårar en övergång mot ett hållbart mobilitetssystem.

## Abstract

The Scania bicycle planning leaves you with much to ask. In a hot mess of different stakeholders and unclear areas of responsibilities, this very crucial part of the traffic planning has often been neglected. In reality this has resulted in a disconnected, poorly sustained regional bicycle road network where long and inefficient planning processes has become commonplace. In this paper the bicycle planning in the Swedish region of Scania is analyzed through the lens of different power structures and how these tend to affect the transport planning itself. One of the cornerstones in working for an increased cycling is identified as in creating, safe, available and traffic separated bicycle infrastructure. This kind of infrastructure is inadequate in the region. The causes of the inadequacy is led to cemented structures, in for instance The Swedish transport agency (Trafikverket), which lead to budget decisions tilted towards unsustainable modes of transport. A further argument is made about whether the neoliberal ideology, among other political and economic structures, is actually influencing these decisions on an abstract level and if that is complicating the transition towards a sustainable mobility system.

## Innehållsförteckning

<b>Förord</b> .....	1
<b>Sammandrag</b> .....	2
<b>Abstract</b> .....	2
<b>1. Inledning</b> .....	4
1.1 Bakgrund .....	4
1.2 Mål & syfte .....	6
1.3 Avgränsningar .....	6
1.4 Metod och material .....	6
<b>2. Litteraturstudie: Planeringsteori och praktik</b> .....	7
2.1 Insatser .....	7
2.2 Förklaringsmodeller .....	7
2.3 Inducerad trafik .....	13
2.4 De "nya" storstadsregionerna .....	14
<b>3. Exempelstudie: Region Skåne</b> .....	17
3.1 Regional cykelplanering i Skåne .....	17
3.1.1 Regionala och nationella styrande dokument .....	17
3.1.2 Statistik och infrastruktur .....	19
3.1.3 En ny regional planering .....	21
3.2 Supercykelvägen Malmö-Lund .....	21
<b>4. Avslutande diskussion</b> .....	24
4.1 Trafikverket .....	24
4.2 Cykeln och hållbar mobilitet .....	24
4.3 Möjligheterna med en ny regional planering .....	25
4.4 Slutsatser .....	26
<b>Vidare forskning</b> .....	27
<b>Källförteckning</b> .....	28

# 1. Inledning

## 1.1 Bakgrund

Enligt World Health organisation är transporter en av de största källorna till luftföroreningar. Ungefär 40 miljoner människor i europeiska städer blir dagligen utsatta för luftföroreningar som överstiger WHO:s gränsvärden. Barn som bor nära hårt trafikerade vägar har dubbelt så hög risk att drabbas av andningssvårigheter jämfört med barn som bor i områden med mindre trafik. Inom EU står transporterna för omkring 35% av all energikonsumtion och för en ökning av utsläpp med 20% det senaste decenniet (WHO 2018a). Samtidigt bevitnas en trend med nya hälsoproblem som härstammar i fysisk inaktivitet där över 30% av vuxna människor inom EU inte rör på sig tillräckligt mycket och en ökning av fetma med 10-40% från sent 1980-tal till sent 1990-tal. Vidare är över 30% av de resor som görs med bil i EU kortare än 3 kilometer och 50% av alla bilresor inom EU är kortare än 5 kilometer, resor som utan problem hade kunnat göras med cykel som färdmedel (WHO 2018b). Annan forskning visar att cykling kan minska risken för död i förtid med 10-45% i åldrarna 20-64 år (Wehtje, Andersson & Niska 2018).

En cykel är mycket mer platseffektiv än en personbil, t.ex. har en bilväg kapaciteten 600-1600 personer/timme medan en dubbelriktad cykelbana har kapaciteten 7500 personer per timme (Ståhle 2016). Eftersom att hälften av alla bilresor är kortare än 5 km skulle dessa rent teoretiskt kunna göras med cykel istället. Vid en sådan övergång av färdmedel skulle enorma mängder plats kunna frigöras från vägar och parkeringsplatser. Plats som istället skulle kunna användas för dagvattenhantering, kollektivtrafik, grönyta, samlingsplatser, lekplatser, bostäder, handel, odling och mycket annat.

När det gäller jämställdhet och jämlikhet har cykeln stora fördelar som transportmedel. I bland annat Holland, Danmark och Tyskland, där stora satsningar gjorts på cyklismen, cyklar män och kvinnor ungefär lika mycket. Genom att skapa säkra, trafikseparerade cykelbanor kan barn, kvinnor och äldre cykla i mycket högre utsträckning (Pucher & Buehler 2008). Det möjliggör ett jämlikare samhälle där alla har samma möjlighet till mobilitet. Det finns inte heller någon åldersgräns för att cykla vilket inkluderar barn och unga på ett annat sätt än bilen, då cykeln inte kräver något körkort eller har någon åldersgräns är den tillgänglig för alla åldrar. Dessutom är cykeln upp till sex gånger billigare att använda än bilen (Gössling & Choi 2015) vilket gör den tillgänglig även för grupper med lägre inkomst (Pucher & Buehler 2008). Förutom dessa fördelar finns det även andra möjliga vinster att hämta i en utbyggnad av cykelnätet, nämligen i cykelturismen. Kågesson skriver att en investering på 600 miljoner i *"...bilfria, väl underhållna och väl skyltade cykelleder"* (Kågesson 2007a, s.48) skulle kunna öka omsättningen för den svenska cykelturismen från 150-200 miljoner kronor år 2007 till 1,5 miljarder kronor cirka 2025 (Kågesson 2007a).

En utbyggnad av cykelnätet har alltså potential att gynna de som bor i nära anslutning av cykelvägen i form av ökad fysisk aktivitet, människor boende i högt trafikerade områden skulle kunna gynnas i form av minskade bullernivåer samt bättre luftkvalitet, övriga människor i resten av världen skulle kunna gynnas i form av minskade utsläpp och begränsad klimatpåverkan, det skulle kunna generera stora intäkter och bidra med utvecklingsmöjligheter för hela landet inklusive landsbygden, det skulle kunna bidra till ett mer jämlikt, jämställt och rättvist transportsystem och samhället samt dess invånare skulle kunna spara stora summor på en sådan utbyggnad. Det borde alltså vara eftersträvänsvärt för Sverige och alla andra länder att försöka öka antalet cyklade kilometer per

invånare. Detta lyfter även regeringen i bl.a. den första nationella cykelstrategin *En nationell cykelstrategi: för ökad och säker cykling– som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet* (Regeringskansliet 2017). Trafikverket sätter även de upp mål för ökad cykling (Trafikverket 2017c) och de transportpolitiska målen säger även de att cyklingen ska öka (Näringsdepartementet 2009). På regional nivå förekommer olika slags styrdokument (Region Skåne 2014a; Region Skåne 2014b) som även de trycker på för en ökad cykling och på kommunal nivå finns målbilder om detta (Malmö Stad 2016).



## 1.2 Mål & Syfte

Målet med uppsatsen är att undersöka huruvida det Skånska cykelnätet är bristande och i så fall vilka planeringsmässiga aspekter som skapat denna brist samt belysa eventuella svagheter och möjligheter för planering av ett regionalt cykelsystem i Skåne. Syftet med uppsatsen är att få en djupare förståelse för hur olika faktorer påverkar den fysiska planeringen samt att samt att bidra med kunskap till fortsatta studier och forskning.

## 1.3 Frågeställningar

I denna uppsats undersöks följande frågeställningar:

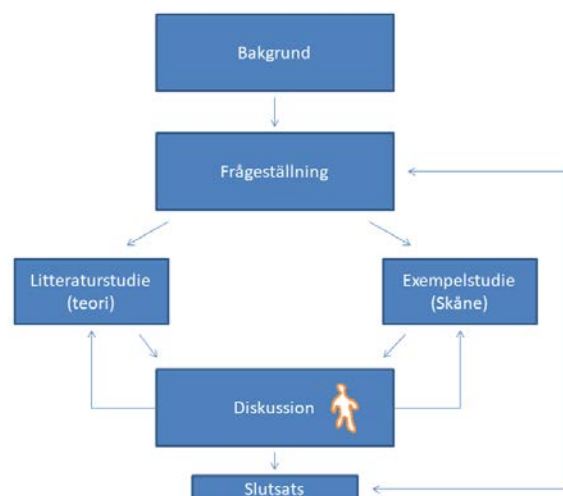
- Är cykelinfrastrukturen i Skåne bristande och vad beror i så fall denna brist på?
- Hur kan antalet cyklade kilometer i Skåne öka?
- Vad är cykelns roll i ett framtida hållbart mobilitetssystem?

## 1.4 Avgränsningar

Jag har i denna uppsats främst fokuserat på cykeln som hjälpmedel att uppnå hållbar mobilitet, jag har valt att inte gå in djupare i kollektivtrafikplanering, vare sig spårbunden eller på hjul. Jag har inte heller gått vidare in i hyrcykelsystem utan fokus har varit på individuell cykling. Som rent geografisk avgränsning har jag valt att analysera en region i Sverige samt ett infrastrukturprojekt i denna region. Mest fokus i uppsatsen ligger på infrastrukturella satsningars betydelse för ökad cykling, samt dessas finansiering. Mindre fokus ligger på andra insatser.

## 1.5 Metod och material

Uppsatsen är uppbyggd utifrån två huvuddelar. Den första delen är en litteraturstudie av planeringsteori, hållbar mobilitetsteori och maktteori och den andra delen är en exempelstudie av Region Skåne. I exempelstudien analyseras material i form av kartor, statistik, rapporter och styrande dokument med hjälp av teorier hämtade från litteraturstudien. De två huvuddelarna sammanstrålar sedan i en avslutande diskussion som avslutas med en slutsatsdel där frågeställningarna besvaras.



Figur 1: Flödesschema som visar den metod uppsatsen är uppbyggd på (Illustration: Nilas Lätt).



## 2. Litteraturstudie: Planeringsteori och praktik

### 2.1 Insatser

Även om många forskare är överens om att en ökad cykling skulle kunna lösa flera stora samhällsproblem verkar det dock vara svårt att öka andelen människor som cyklar. Enligt en rapport från Trafikanalys (2015) cyklar befolkningen i genomsnitt 5,3 miljoner kilometer per dag. Det låter mycket men det är i realiteten en nedgång med 16 procent sedan mitten av 1990-talet och utanför städerna, där det tidigare gjordes flest cykelresor, har antalet cykelresor nästan halverats under samma tid (ibid). Infrastrukturen har stor betydelse för det sätt vi väljer att transportera oss på. I ett exempel från USA visade det sig att de som bodde i cykel- och gångvänliga områden var mycket mer fysiskt aktiva än kontrollgruppen vilket tydde på ett direkt samband mellan infrastruktur och beteende (Statens folkhälsoinstitut 2011). En kunskapssammanställning från Statens väg- och transportforskningsinstitut visar att andelen cykling ökar när cykelinfrastruktur byggs (Wehtje, Andersson & Niska 2018). Andra studier visade på att en utbyggnad och förbättring av högkvalitativa trafikseparerade gång- och cykelbanor mycket väl skulle kunna öka den fysiska aktiviteten hos invånarna och därmed minska risken för icke överförbara sjukdomar (Goodman, Sahlqvist & Ogilvie 2014). Kågesson (2007b) skriver vidare att:

*"På sikt bör alla tätorter som ligger inom 5-15 km från varandra sammanbindas av bilfria cykelleder för arbetspendling."*

(Kågesson 2007b, s.8)

Det finns alltså en viss konsensus inom cykelforskningen om att byggandet av infrastruktur är en av de viktigaste insatserna för att öka cyklingen (Banister 2008; Koglin 2014; Pucher & Buehler 2008; Wehtje, Andersson & Niska 2018; Kågesson 2007b). Vilket är logiskt vid närmare eftertanke; det är svårt att cykla om det inte finns några cykelvägar att cykla på. Det verkar också vara av stor vikt att dessa cykelbanor är tillgängliga, trafikseparerade, säkra och relativt stressfria, speciellt för att nå en större bredd av samhällsgrupper (Pucher & Buehler 2008). Det är dock inte endast de infrastrukturella satsningarna som förklarar en hög cykelandel i länder som bl.a. Danmark och Holland. För att öka andelen som cyklar krävs enligt Pucher och Buehler även tekniska lösningar, olika kampanjer för att skapa entusiasm kring cykling, medveten marknadsföring för att nå folklig acceptans samt effektiva policys som gynnar cyklism och begränsar bilism. De menar att framgångsrika cykelsatsningar måste ha en bred och mångfacetterad angreppsfront där allt från marknadsföring av cykelkampanjer till ökade parkeringskostnader för bilar måste ske parallellt (ibid).

### 2.2 Förklaringsmodeller

Att få människor att cykla mer är en mycket komplex fråga och vägen fram till olika beslut om cykelfrämjande åtgärder är ofta krokig. Det finns mycket forskning kring mobilitets- och planeringsteori att ta del av och att förstå dessa övergripande teorier och samband är viktigt för att kunna analysera mer specifika frågeställningar kring t.ex. cykelplanering. I detta avsnitt redovisas en litteraturstudie av olika planeringsteorier med en kritisk utgångspunkt i strukturer, makt och ideologi samt hur dessa faktorer påverkar planeringen i stort. Det mobilitetssystem som är på plats idag beskrivs av Gerald Berger, Peter H. Feindt, Erling Holden och Frieder Rubik (2014) som ett *unsustainable mobility system*, alltså ett system som inte är hållbart. De senaste 100 åren har antalet

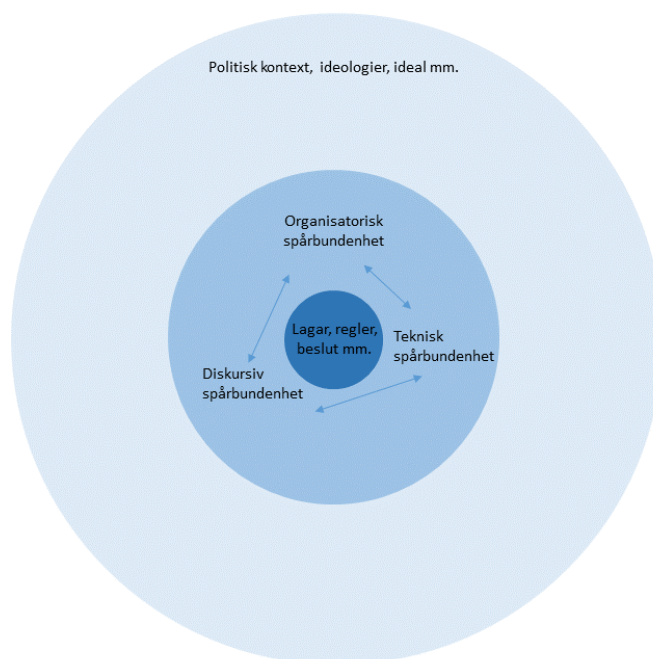
människor ökat med fyra gånger medan antalet *motorized passenger kilometres* har ökat hundrafalt (Berger et al. 2014). Vi blir alltså fler och fler, vi bor även tätare och tätare i stora städer och regioner (Amcoff 2008; Boverket 2012; SCB 2012; Robinsson 2018) men ändå rör vi oss mer per person än vi någonsin gjort och denna rörelse sker till större och större del med hjälp av ohållbara transportsätt (Berger et al. 2014). Ett mobilitetssystem är uppbyggt av många samverkande mekanismer som tillsammans bildar helheten. Tekniska aspekter som fordonstyper och infrastruktur, organisatoriska aspekter som biläggande, regelverk, individuella resvanor etc. är några av de komponenter som ingår i systemet. Alla dessa faktorer samverkar för att skapa och upprätthålla systemet vilket gör det svårt att förändra. Berger med medförfattare beskriver detta fenomen som *path dependencies*, dvs. spårbundenhet, vilket förenklat innebär att vi är fast i gamla vanor som är svåra att komma ur. För att ändra systemet skulle en långsiktig förändring med utveckling icke-tekniska och tekniska lösningar behöva samspela och samutvecklas där de olika lösningarna stödjer varandra (Ibid).

I en artikel skriven av Nicholas Low och Rachel Astle definieras tre olika typer av spårbundenhet som tillsammans är det som upprätthåller det ohållbara systemet. Den första; *teknisk spårbundenhet* handlar om fysiska strukturer; till exempel att vägar och bebyggelse ursprungligen är byggd och anpassad efter bilismen. Exempelvis en förort vars bebyggelse är gles, har mycket markparkeringar och stora vägar. Den glesa strukturen gör det svårt att vara utan bil då målpunkterna är långt ifrån varandra, de extensiva parkeringsmöjligheterna gör det bekvämt att ta bilen överallt samt de stora vägarna skapar barriärer i landskapet som är svåra att korsa vilket gör det svårt att färdas till fots eller med cykel. Den andra; *organisatorisk spårbundenhet* syftar mer till institutioner och myndigheters struktur och uppbyggnad vilka tenderar att vinkla beslut om bl.a. finansiering eller policys till t.ex. bilismens fördel. Den tredje; *diskursiv spårbundenhet* syftar till den allmänna diskursen mellan individer inom organisationer för beslutsfattande, till exempel politik, myndigheter och institutioner. Denna spårbundenhet uppstår kontinuerligt inom en organisation och är svår att separera från den organisatoriska spårbundenheten då de sannolikt sker parallellt med varandra och påverkar varandra över tid (Low & Astle 2009). Detta innebär alltså att de tre typerna av spårbundenhet är tätt sammanlänkade och påverkar varandra (se figur 1).



Figur 2: Illustration över teorin om spårbundenhet, fritt tolkad utifrån Low och Astle (2009). (Illustration: Nilas Lätt).

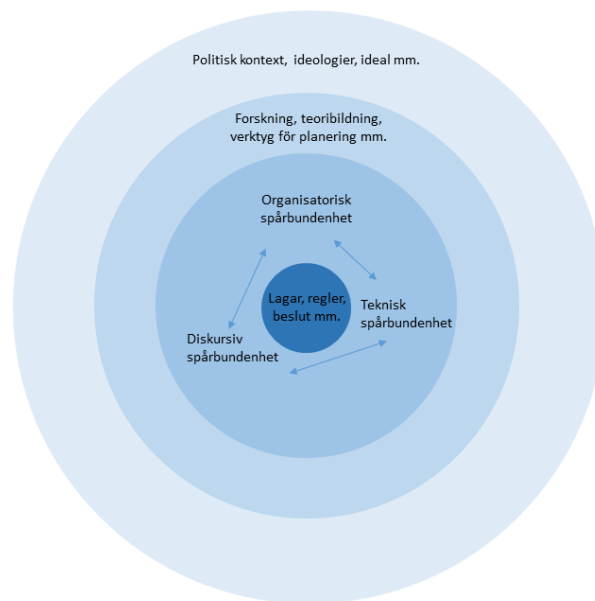
I en artikel skriven av Nina Vogel, mobilitetsforskare vid Sveriges lantbruksuniversitet, ifrågasätter hon kommuners förmåga att uppfylla de hållbarhetsmål de ställer upp. Hon menar att i en kapitalistisk och marknadsstyrd kontext är målen om tillväxt alltid överordnade målen om hållbarhet vilket riskerar att göra kommunernas policys verkningslösa (Vogel 2015). Med utgångspunkt i den danska kommunen Frederica för Vogel resonemanget att kommunens hållbarhetsmål alltid är underordnade kommunens tillväxtmål och att hållbarhetsmålen endast blir propaganda för att legitimera en fortsatt ambivalent planeringspraxis (Vogel 2015). Om Vogels argument skulle adderas till förklaringsmodellen skulle ännu en dimension kunna adderas (se figur 3).



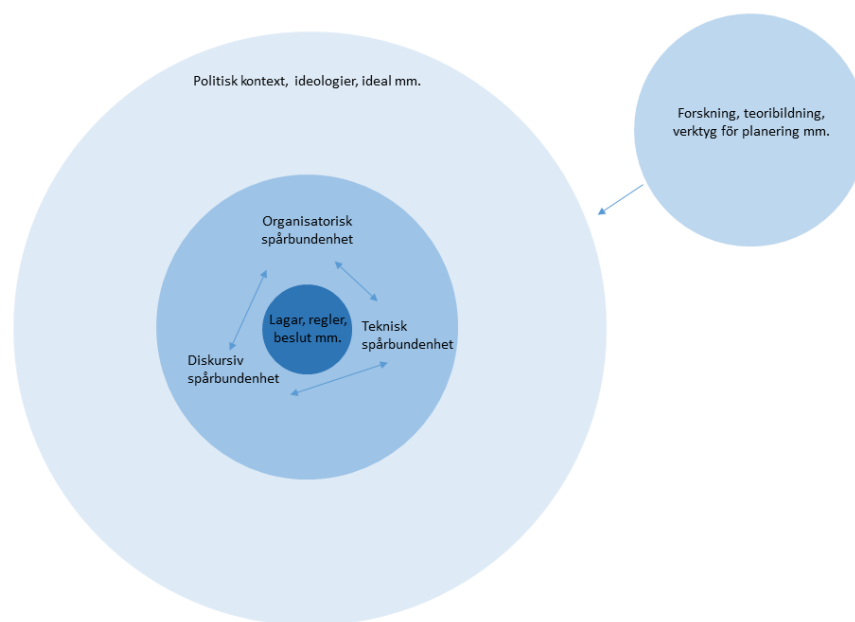
*Figur 3: Illustration över teorin om spårbindenhet kombinerad med ännu ett lager enligt Vogels (2015) argument om ideologi och makt inom planering (Illustration: Nilas Lätt).*

Forskaren Till Koglin, utgår ifrån en liknande förklaringsmodell men tar med ytterligare en faktor för att försöka förklara varför cykelplaneringen är så pass marginaliserad som den är idag. Han menar att utbyggnaden av bilvägar och infrastruktur efter bilens genomslag till stor del bottnar i den teoretiska visionen om modernismen som i sin tur lett till den teoretiska utvecklingen av planeringsverktyg som t.ex. trafikprognoser. Han menar att forskningen inom transportplanering sedan dess fortsatt på samma spår och gått alltmer från en teoretisk utveckling mot empirisk och mätbar forskning. Större delen av transport och mobilitetsforskningen samt dess grundläggande teorier menar Koglin är utvecklade och anpassade efter bilismen. Det innebär att den är svår att applicera på cyklism och cykeln som färdmedel. Detta har i sin tur gjort att planering, implementering och utveckling av cykelinfrastruktur, policys, regelverk etc. som gynnat cykeln har blivit förbisedd. Alltså, en stark teoretisk grund kan bidra till faktiska planeringsinitiativ som modernismen och bilismen visat, och en bristande teoretisk grund kan göra det svårare att genomföra sådana initiativ (Koglin 2014). Koglins resonemang motsäger egentligen inte Low och Astles (2009) utan adderar snarare ännu ett perspektiv i förklaringsmodellen. Det skulle kunna representeras på det sätt vi ser i figur 4. Koglin (2014) menar således att det är viktigt att forskningen försöker ställa sig utanför den politiska

kontexten och ideologin, eller att åtminstone ha en kritisk inställning till den, för att kunna utveckla planeringsverktyg som gynnar den hållbara utvecklingen, cyklingen inkluderat (figur 4).



Figur 4: Illustration över Koglin's (2017) analys av forskning och teoriutveckling inom transportplanering. (Illustration: Nilas Lätt).



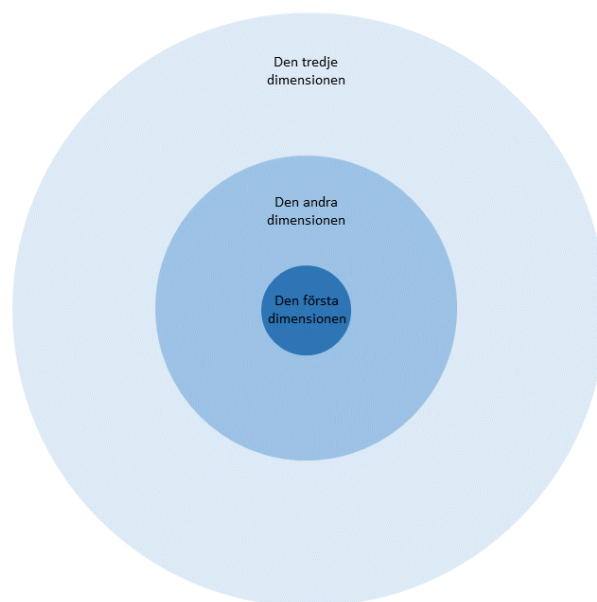
Figur 5: Genom att flytta forskning och teoribildning utanför de rådande maktstrukturerna kan en utveckling av alternativa planeringsverktyg ske (illustration: Nilas Lätt).

I en senare artikel skriver Koglin och Pettersson (2017) vidare om den politiska agendans betydelse för den fysiska planeringen. I artikeln utgår de dels ifrån en teori framtagen av den sociala teoretikern Steven Lukes som handlar om tre olika dimensioner av makt som stater använder för att kontrollera människor:

- **1:a dimensionen;** Faktiska politiska beslut och publika, öppna konfrontationer och diskussioner mellan aktörer i en planeringsprocess. Denna dimension är konkret och även ofta synlig i t.ex. protokoll och planeringsdokument.

- **2:a dimensionen;** Det är här planerare ofta utövar sin makt, eftersom de inte har någon möjlighet att fatta reella beslut om budgetar mm. utövar de sin makt i diskussioner med andra planerare och sätter därmed upp sina agendor. Kan sammanfattas som icke beslutsfattande makt.

- **3:e dimensionen;** Ideologisk makt, vilken inte är styrd av beteenden som de första två dimensionerna. Denna dimension visar på att makt kan utövas genom ideologi som genomsyrar institutioner och ekonomiska strukturer.



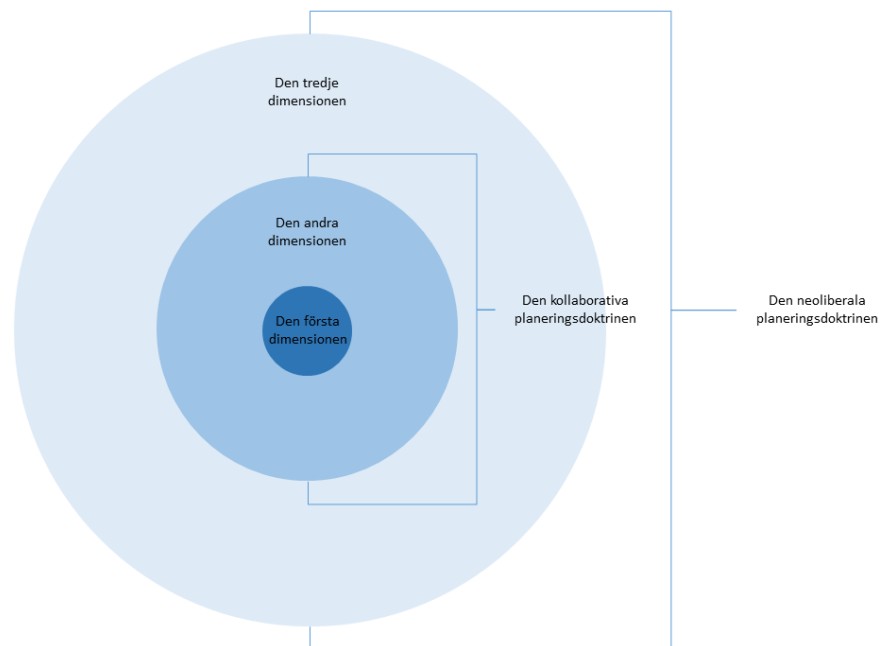
Figur 6: Illustration av de tre dimensionerna av makt (illustration: Nilas Lätt).

Koglin och Pettersson utgår även från två olika planeringsdoktriner som de menar har haft stort inflytande i planeringen de senaste 20 åren:

- **den kollaborativa planeringsdoktrinen;** I det kollaborativa planeringsperspektivet innebär planering en mycket komplex process och involverar strider mellan olika aktörer och vad de bedömer är viktigt att satsa på. Exempel på aktörer kan vara företag, planeringskontor, politiker eller NGO:s. Själva planeringen kan förstås genom allt det som händer "emellan", alltså alla interaktioner mellan aktörer, olika sociala relationer, intressen och dagliga processer som uppkommer inom styrning och planering.

- **den neoliberal planeringsdoktrinen;** En ideologisk kritik av förändringarna i den politiska ekonomin. Ett sätt att beskriva och förklara förändringar i planering som härstammar från ekonomiska strukturer och som är marknadsdrivna.

Genom att kombinera dessa perspektiv i en analys menar Koglin och Pettersson (2017) att mycket av den problematik som idag uppstår vid planering kan förklaras. För att svara på frågan om varför planeringen ser ut som den gör är det alltså viktigt att utgå från både ett kollaborativt planeringsperspektiv, som kopplar an till de två första dimensionerna av makt som beskrivs, men att det är minst lika viktigt att analysera frågan ur ett neoliberalt perspektiv för att komma åt den tredje dimensionen av makt som är mycket svårare att upptäcka då den ligger inbäddad i ekonomiska strukturer och gett vissa aktörer mer makt i planeringen än andra (ibid).



Figur 7: Den kollaborativa planeringsdoktrinen gör sig uttryck i de två första maktdimensionerna och den neoliberal planeringsdoktrinen gör sig uttryck i den tredje maktdimensionen (illustration: Nilas Lätt).

När Koglin (2017) applicerar teorin om de tre maktdimensionerna på Sveriges planeringssystem kommer han fram till följande. I den första dimensionen ligger regelverk och lagar där kommunerna på pappret verkar ha mycket makt. Rent formellt sett har kommunerna planmonopol när det gäller den fysiska planeringen där de ger bygglov, anvisar markanvändning mm. I verkligheten finns det dock många saker som begränsar kommunernas möjligheter att planera. Bl.a. är det många kommuner som inte äger särskilt mycket mark som är fri att planera på, dessutom måste planerna hela tiden väga olika intressen mot varandra och diskutera med olika aktörer genom processen. Den andra dimensionen av makt verkar ligga i de informella strukturerna som uppstår mellan olika aktörer i en sådan planeringsprocess. Dessa informella maktrelationer visar på den kollaborativa planeringsdoktrinen och att dessa relationer mellan aktörerna påverkar vad som i slutändan byggs eller beslutas. Dessa beslut, menar Koglin, är i sin tur inte alltid de bästa ur hållbarhetssynpunkt utan är kompromisser som skapats i relationerna mellan aktörerna. Eftersom dessa relationer är svåra att spåra eller visa på leder detta till odemokratiska processer där vissa aktörer får mer makt än andra. Den tredje dimensionen beskriver Koglin som den gömda dimensionen då den är den svåraste att göra synlig. Denna dimension visar på att den politiska, ekonomiska och ideologiska kontexten och strukturen påverkar varje beslut som tas men att man som planerare inte uppmärksammar denna dimension då den inte är direkt uttalad utan endast gör sig uttryck i bakomliggande ekonomiska strukturer och agendor. Han kallar därav denna dimension för *the hidden dimension of power*.

För att återigen använda förklaringsmodellen från innan skulle man kunna säga att den första dimensionen av makt observeras i den innersta cirkeln med faktiska politiska beslut om budget, fysisk planering mm. Den andra dimensionen av makt observeras i den mellersta cirkeln där den organisatoriska, diskursiva och tekniska spårbundenheten återfinns, alltså den icke beslutsfattande makten. Den tredje dimensionen av makt observeras i den yttersta cirkeln av modellen som omringar och genomsyrar alla delar av planeringsprocessen. Precis som Vogel (2015) menar Koglin (2017) att den tredje maktdimensionen, i det här fallet det kapitalistiska systemet och neoliberal ideologin, gör att kommuner har svårt att fatta beslut som gynnar den hållbara utvecklingen.

## 2.3 Inducerad trafik

Ett annat begrepp som är relevant att ta upp i denna del är *inducerad trafik*. Fenomenet går under många namn i olika sammanhang som bl.a. *reverse efficiency effect*, *Jevons paradox* och *rebound effect*. Det handlar om paradoxen kring att öka effektiviteten på något, till exempel energieffektiviteten, och därmed sänka kostnaderna och utsläppen vilket leder till en ökad konsumtion och därmed ökade utsläpp vilket var det som skulle undvikas från början. I trafiksammanhang använder man begreppet inducerad trafik. T.ex. en motorväg vars kapacitet höjs och därmed minskar köerna. Det gör i sin tur att fler tar bilen på motorvägen för att det går snabbt. Därmed ökar antalet bilister och därmed också utsläppen. Alltså, om man bygger fler bilvägar, kommer fler att köra bil. I en studie från Storbritannien visade sig t.ex. att byggnationen av vägar inte resulterade i restidsbesparing utan istället en ökning av antalet körda kilometer (Low & Astle 2009). En liknande tankegång exemplifieras i en twitterpost av Sara Skyttedal, kommunalråd i Linköpings kommun och före detta ordförande i Kristdemokraternas ungdomsförbund:

*"Jag tänker såhär – flyg mer! Det finns så många dumpuckon som bojkottar flyget att förutsättningarna för bolagen att investera i ny grön teknik försämras. Jag flyger därför några extra gånger. Det är min klimatkompensation."*

(skyttedal 2018)

Argumentet är alltså att flyga ännu mer, då kommer mer pengar kunna satsas av flygbolagen på effektivare bränsle, snålare motorer och annan teknik som minskar utsläppen och därmed de negativa konsekvenserna av en ökad konsumtion och produktion. Det paradoxala med en effektivisering av flyget är att det skulle sänka priserna, de låga priserna skulle i sin tur göra att fler tog flyget och därmed leda till ökade utsläpp. Fenomenet hänger tätt ihop med den kapitalistiska och neoliberal synen på ekonomisk tillväxt som något självklart för samhällets utveckling. Vogel (2015) ger i sin artikel kritik mot detta synsätt och använder begreppet *the second contradiction of capitalism* vilket syftar till att vi fortsätter tömma jorden på dess ändliga resurser för att systemet ska kunna fortsätta gå runt. I slutändan leder detta till systemets egen kollaps då resurserna i systemet är ändliga (ibid). Inom detta ekonomiska system ses ekonomisk tillväxt och hållbarhet som något som går hand i hand och trender som individualism och ett synsätt på mobilitet som frihet och rättighet samt materialism ifrågasätts inte (ibid). Enligt Banister (2008) så befinner vi oss dock sedan en tid tillbaka i ett skifte av diskursen inom transportplaneringen. Sedan 60-talet har vi befunnit oss i en transportplaneringsstruktur som premierat bilen som första alternativ. Detta konventionella system utgår från prognostiserade behov av trafik och infrastrukturen planeras därefter. Banister (2008) menar att det gamla transportplaneringssystemet måste ändras i grunden för att skapa nya hållbara



resmönster. I ett nytt, hållbart, system har man en annan utgångspunkt med målbilder istället för prognoser (Berger et al. 2014). Det paradigmskifte som Banister (2008) beskriver verkar enligt Vogel (2015) inte ha nått tillräckligt genomslag inom den fysiska planeringen. Resultatet av detta är ett mellanting mellan de två paradigmen där den nya, samtida hållbarhetsparadigmen fortsätter att utgå från givna förutsättningar om produktion och konsumtion och har sin logiska grund i att försöka förhindra eller minska systemets negativa effekter av ökad konsumtion och produktion genom bland annat effektivisering av systemet (Vogel 2015). Det nya paradigmet utgör sig för att vara hållbart men då det är uppbyggt på samma principer som skapade det tidigare paradigmet är så inte fallet i verkligheten. Detta fortsatt ohållbara paradigmet gör det mycket svårt för kommuner att följa de hållbarhetsmål som de själva satt upp (ibid).

Med utgångspunkt i teorierna om ett ohållbart mobilitetssystem som upprätthålls av partiska institutioner, ohållbara fysiska, politiska och ekonomiska strukturer är det lätt att förstå komplexiteten i planeringssystemet och de många svårigheter som uppkommer vid försök att påverka det.

## 2.4 De ”nya” storstadsregionerna

Världens städer växer, och de växer snabbt. Under 1900-talet växte stadsbefolkningen på jorden från 220 miljoner till 2,8 miljarder människor (SCB 2012). År 2008 var första gången som fler människor bodde i städer än på landsbygden (ibid). I prognoserna finns inga tecken på att denna trend ska vända och år 2030 väntas den totala urbana befolkningen på jorden uppgå till 5 miljarder (ibid). Enligt prognoser från Boverket (2012) kommer 70 procent av Sveriges befolkningsökning att ske i de tre storstadslänen; Skåne län, Göteborgs län och Stockholms län. I prognosen beskrivs vidare en tätbefolkad landsbygd i relativt nära anslutning till stora städerna medan resten av landet blir allt glesare (ibid). Det senaste seklet har alltså Sverige och världen bevittnat en historisk förflyttning av planetens befolkning. Från att ha varit relativt utspridda har nu människorna i allt större grad förflyttat sig mot städerna. I boken *Ska hela Sverige leva?* Utgiven av forskningsrådet FORMAS, skriver kulturgeografen och filosofie doktor Jan Amcoff om olika urbaniseringsmönster i Sverige:

*”Bilderna bör nyanseras eftersom befolkningsutvecklingens faktiska mönster varierar mellan landets olika delar. Nettoinflyttningen har framförallt ägt rum inom pendlingsavstånd (4–5 mils radie) från de 20–30 största städerna. Ibland har dessa områden därför kallats för ”urbaniserad landsbygd”. Redan detta geografiska mönster antyder att det är boendet som människor flyttar ut, medan de fortsätter att ha stora delar av sina dagliga liv i de näraliggande städerna, till exempel på arbetsplatser eller skolor. Det här bekräftas av undersökningar som visar att det är fler som har sina arbetsplatser i tätorter än som bor där.”*

(Amcoff 2008, s.75)

I artikeln *Empty half the Earth of its humans. It's the only way to save the planet* (Stanley Robinson 2018) framgår ett annorlunda resonemang kring urbaniseringstrenden. Författaren Kim Stanley Robinson diskuterar här den kontroversiella boken *Half-Earth: Our Planet's Fight for Life* skriven av Edward O. Wilson, professor emeritus på Harvard University. Boken grundar sig i idén om att tömma halva jordens yta på människor till förmån för djur och växtliv för att förhindra den massutrotning vi

är på väg mot. Idén låter kanske kontroversiell men är enligt Robinson inte alls långt ifrån verkligheten. Robinson skriver:

*"At a time when there are far more people alive than ever before, this plan might sound strange, even impossible. But it isn't. With people already leaving countrysides all over the world to move to the cities, big regions are emptier of humans than they were a century ago, and getting emptier still. Many villages now have populations of under a thousand, and continue to shrink as most of the young people leave."*

(Stanley Robinson 2018)

Denna syn på urbanisering och avfolkning är radikal och ignorerar till stor del den problematik som uppkommer med bl.a. maktförskjutningar från land till stad mm. Som forskaren och universitetslektorn Nils Björling skriver i en artikel om urbaniseringsproblematik:

*"Politisk uppdelning mellan stad och land och en urban dominans i planeringen, som framhåller staden som centrum och landsbygden som periferi, begränsar särskilt förutsättningarna att formulera en mångfald av olika målbilder som utgår från landsbygderna som centrum i sina egna omland. Samtidigt skulle en planering dominerad av en rural norm framställa städer som periferier och tärande på naturresurser, vilket inte heller är en önskvärd utgångspunkt."*

(Björling 2018, s. 47)

Det viktiga är alltså att se möjligheterna i staden som *en* av strukturerna i en *mångfald* av olika strukturer som kan bidra med hållbara lösningar. Banister (2008) skriver vidare om den hållbara staden och dess förutsättningar. Empirisk forskning visar att en av huvudingredienserna i en hållbar stad är dess befolkningsmängd (Banister 2008). För att optimera en hållbar stad ska staden ha minst 25 000 invånare men helst över 50 000, den ska bestå av relativt tät blandstad, ungefär 40 personer per hektar, med ett prioriterat kollektivtrafiknät med närhet till vardaglig service (ibid). Banister skriver vidare att denna typ av städer skulle vara sammankopplade med andra städer för att skapa storstadsregioner med tydliga hierarkier och stor närhet till vardagliga aktiviteter och service. En sådan stad, med flera olika kärnor skulle möjliggöra för kortare transporter som i hög andel skulle kunna göras med gång eller cykel (ibid).

Framväxten av de storstadsregioner som finns idag i Sverige är ett faktum (Boverket 2012; SCB 2013; Amcoff 2008; Robinson 2018). Eftersom det är i dessa regioner majoriteten av världens människor kommer att leva och verka är det också där de flesta av resorna kommer att göras. Om någon chans ska finnas att klara av våra miljömål om begränsad klimatpåverkan, frisk luft, ett rikt odlingslandskap, god bebyggd miljö, m.fl. (Naturvårdsverket 2017) måste nya möjligheter för att röra sig hållbart skapas inom dessa strukturer.

Vi har innan konstaterat att:

- cykeln är ett mycket fördelaktigt transportmedel i jämförelse med bilen
- vi befinner oss i ett ohållbart mobilitetssystem som måste förändras för att nå miljömålen
- det finns olika sätt, med varierande effektivitet, att förändra systemet
- detta system har skapats inom ramarna av modernismen, bilismen och rationell planering
- olika maktstrukturer, både synliga och osynliga, verkar inom planeringssystemet
- en neoliberalisering inom planeringen har gjort planeringen mer komplex och kan göra det svårt för kommunerna att följa sina egna hållbarhetsmål
- det är svårt att förändra systemet pga. dess komplexitet, maktstrukturer och spårbundenhet
- storstadsregionernas framväxt är ett faktum och att skapa hållbara transportlösningar inom dessa regioner skulle kunna vara en nyckel till att sänka utsläppen från transportsektorn.

I nästa del appliceras denna kunskap i en analys av cykelplaneringen i Skåne samt i ett specifikt cykelinfrastrukturprojekt för att undersöka uppsatsens frågeställningar.

### 3. Exempelstudie: Region Skåne



Figur 8: En översiktskarta över norra Europa med Skåne utmärkt i den orangea rektangeln (illustration: Nilas Lätt).

<b>Kommuner:</b>	33 stycken	
<b>Invånarantal:</b>	1,3 miljoner	(Wikipedia 2018)
<b>Yta:</b>	11 302 km <sup>2</sup>	(Wikipedia 2018)
<b>Befolkningstäthet:</b>	119 invånare/km <sup>2</sup>	(Wikipedia 2018)
<b>Andel resor med cykel:</b>	15%	(Wahl & Ullberg 2013)

#### 3.1 Regional cykelplanering i Skåne

##### 3.1.1 Regionala och nationella styrande dokument

Den övergripande trafikplaneringen i regionen sköts utifrån så kallade länsplaner (Öresund som cykelregion 2012) som förnyas var fjärde år. De utarbetas av Region Skåne i samarbete med Trafikverket, kommunerna och länsstyrelsen, där de ekonomiska ramarna fastställs av staten (ibid). I Skåne heter länsplanen *Regional transportinfrastrukturplan* (RTI)(Region Skåne 2014b) och däri utpekas hur mycket medel som ska investeras i respektive infrastrukturprojekt. Dessa projekt kan

handla om t.ex. bilvägar, tågräls eller cykelvägar. När det gäller cykelvägar anges alltså i RTI vilka cykelvägsprojekt längs med statliga vägar som ska investeras i, om dessa ska samfinansieras av kommunerna samt hur mycket bidrag kommunerna kan söka (Öresund som cykelregion 2012). I de fallen planerade cykelvägar går utmed statlig väg eller har både statligt och kommunalt väghållningsansvar, kan kommunen söka upp till 50% statligt stöd för att utföra projektet (ibid), till skillnad från bilvägar, som finansieras helt av staten. När Region Skåne producerade den aktuella cykelvägsplanen (Region Skåne 2014a) skickades förfrågningar ut till alla kommuner i Skåne län där de blev tillfrågade vad de skulle önska för satsningar på cykelinfrastruktur. Kostnaderna för om alla dessa önskade åtgärder skulle utföras beräknades uppgå till cirka 2,5 miljarder kronor (Region Skåne 2014b), behovet var alltså mycket stort. I den aktuella RTI (Region Skåne 2014b) finns en samlad pott på 4292 miljoner kronor, av dessa har 360 miljoner avsatts för cykling och med det system för medfinansiering av cykelvägar som finns idag kommer det alltså finnas ett samlat möjligt investeringskapital på 760 miljoner att söka – alltså ett betydande underskott av de 2,5 miljarder i åtgärder som önskades av kommunerna. I samma plan satsas 1856 miljoner på olika vägobjekt i regionen. I den miljökonsekvensbeskrivning som gjordes på RTI står det bl.a. att:

*”För fokusområde klimat bedöms mer än hälften av summan som satsas på olika åtgärder i RTI-planen ge en negativ måluppfyllelse. Majoriteten av vägobjekten bedöms innebära ökade koldioxidutsläpp och ökad andel bilresor. Påverkan på luftkvaliteten för vägobjekten är totalt sett negativ eftersom ökad trafik och ökad hastighet ger ökade utsläpp av hälsoskadliga kväveoxider och partiklar. Dessutom påverkas möjligheterna för fysisk aktivitet negativt. För fokusområde landskap ger vägprojekten en negativ effekt avseende landskapsbild, barriärer och mark.”*

(Region Skåne 2014c, s.7)

Över hälften av åtgärderna som beskrivs i RTI väntas alltså ha en negativ effekt på klimatet, luftkvaliteten, möjlighet för fysisk aktivitet, landskapsbilden i stort samt skapar barriärer i landskapet. RTI förnyas var fjärde år och den nya planen för 2018-2029 är just nu ute på remiss. Den regionala transportinfrastrukturplanens budget fastställs alltså av Trafikverket, utifrån direktiv av Regeringen, i den nationella transportplanen, NT. NT är ett mycket viktigt dokument då det är där agendan för transportutvecklingen sätts för minst fyra år framåt, med en budget på över 622 miljarder, år 2018, har den stor möjlighet att påverka transportutvecklingen i hela landet. Redan i NT pekas olika namngivna objekt ut i varje län och pengar avsätts till de olika länsplanerna utifrån behov och bedömning av Trafikverket. Precis som RTI förnyas NT var fjärde år. År 2018, ska en ny NT publiceras och under hösten 2017 skickades därför ett förslag på nationelltransportplan ut på remiss till många olika instanser för granskning. Det är intressant att notera att många tunga instanser ifrågasätter Trafikverkets arbetssätt och åtgärder i den föreslagna planen i sina remissvar. Länsstyrelsen Skåne skriver bl.a. i sitt remissvar att:

*”Länsstyrelsen ställer sig därför tveksam till att Trafikverket inte tar den inducerade trafiken som uppstår av infrastrukturplanen i större beaktande då Trafikverket anser den vara marginell i förhållande till det totala trafik- och transportarbetet i Sverige.”*

(Länsstyrelsen Skåne 2017, s. 5)

De skriver vidare i sitt remissvar att det är problematiskt att Trafikverket använder sig av trafikprognoser istället för målbilder i planen då detta riskerar att öka trafiken och utsläppen ytterligare i enlighet med principen om inducerad trafik (ibid). Länsstyrelsen ger ytterligare kritik för den låga ambitionsnivån kring hänsyn till miljö:

*”Länsstyrelsen anser att det är mycket anmärkningsvärt att planförslaget endast dämpar utsläppen av växthusgaser från transportsektorn, det vill säga långt ifrån målet att minska utsläppen med 70 procent till år 2030.”*

(Länsstyrelsen Skåne 2017 s. 5)

Även Naturvårdsverket ställer sig starkt kritiskt mot planen och avstyrker helt förslaget i sitt remissvar (Naturvårdsverket 2017). De vill se en radikalt annorlunda plan med utgångspunkt i det mål om minst 70 procent minskade utsläpp från transportsektorn mellan år 2010-2030. De menar att Regeringen denna gång tydligt lyft fram klimatfrågan som en utgångspunkt för planen men att Trafikverket ändå inte tagit tillräcklig hänsyn till detta (ibid). Även Världsnaturfonden (WWF) ser stora problem med förslaget bakgrund i klimatmålen och anser att åtgärderna som föreslås i planen inte är i enhet med målen om minskade utsläpp från transportsektorn (WWF 2017). De pekar även ut att flertalet utredningar, däribland Trafikverkets egna, visar att en övergång mot järnväg och sjöfart samt en minskning av motoriserad trafik är helt avgörande för om klimatmålen ska kunna nås (ibid). Andra instanser har en helt annan syn på förslaget och är generellt sett positiva med endast vissa synpunkter på detaljer. T.ex. Staffanstorps Kommun och Lomma kommun vill se fler kapacitetshöjande åtgärder på bl.a. väg E6 och E22 (Staffanstorps kommun 2017; Lomma kommun 2017).

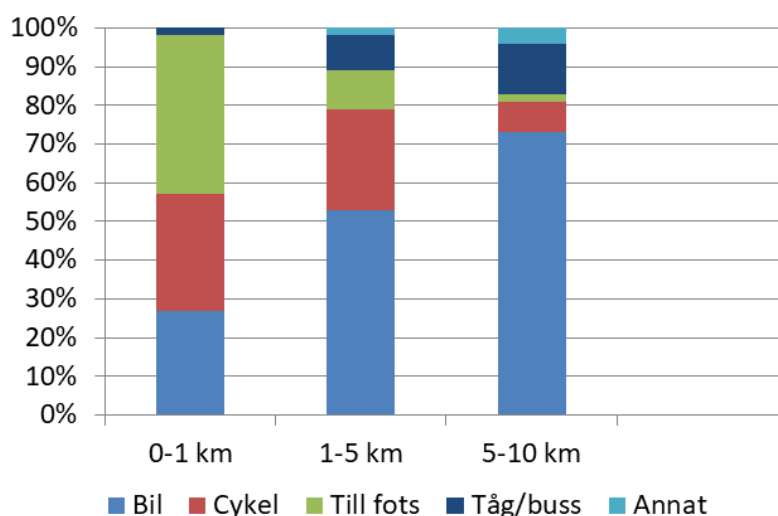
### 3.1.2 Statistik och infrastruktur

I en snabb jämförelse med grannlandet Danmark blir det tydligt att de ligger långt före i utvecklandet av cykelinfrastruktur (figur 7). Med en befolkningstäthet på över 700 personer/km<sup>2</sup> (Wikipedia 2017), mer än sex gånger tätare än Region Skåne, har regionerna inte riktigt samma förutsättningar för att bygga cykelinfrastruktur. Ju tätare bebyggelse desto närmare till varje målpunkt har invånarna. I figuren nedan blir det dock tydligt att det finns en ansats på Själland att koppla ihop alla städer med cykelvägar, en ansats som inte är tydlig i Skåne. Den stora skillnaden i cykelnätets utbredning kan vara en del i att förklara skillnaderna i andelen resor gjorda med cykel. I Region Skåne görs 15 procent av alla resor med cykel (Wahl & Ullberg 2013) och i Region Hovedstaden ligger siffran på 22 procent (Region Hovedstaden 2012). Samtidigt har Köpenhamn, trots sin höga andel cykelresor, också en hög andel bilresor, ungefär 40 procent. I jämförelse med Stockholm som ligger på endast 6 procent cykelresor och 29 procent bilresor (Stähle 2016). Som Alexander Stähle skriver är att satsa på cykling inte alltid samma sak som att satsa på hållbar mobilitet, om bilresorna ändå fortsätter att öka spelar det ingen roll, åtminstone ur miljösynpunkt, hur mycket som cyklas. Det handlar alltså om att försöka flytta resorna från de ohållbara transportsätten till de mer hållbara.



Figur 9: Jämförelse av cykelnäten på norra Sjöland och i södra Skåne, Det gula i kartan är cykelvägar.  
(Illustration: Nilas Lätt - med kartmaterial från maps.google.com).

I Skåne är den totala andelen resor gjorda med bil 57 procent. För resor upp till 1 km görs till 27 procent med bil och, för resor mellan 1-5 km görs 53 procent med bil och för resor mellan 5-10 km görs 73 procent med bil. Som det visas i diagrammet nedan (figur 8) ökar andelen bilresor stadigt ju längre resan är och andelen cykelresor minskar drastiskt desto längre resan är. För resor mellan 1-5 km görs 26 procent med cykel och för resor mellan 5-10 km görs endast 8 procent med cykel. Med tanke på att en cykelresa på 5 km med en snitthastighet på 20km/h tar cirka 15 minuter och en cykelresa på 10 km tar cirka 30 minuter med samma hastighet finns det potential att flytta över en stor andel bilresor till cykelresor. Detta kräver dock att cykelinfrastrukturen är tillgänglig, säker, trafikseparerad och att den är utformad på ett sätt som gör det bekvämt att cykla (Pucher & Buehler 2008).



Figur 10: Stapeldiagram som visar andelen resor uppdelat på färdssätt och reslängd i Skåne, med data från Wahl och Ullberg (2013 ) (illustration: Nilas Lätt).

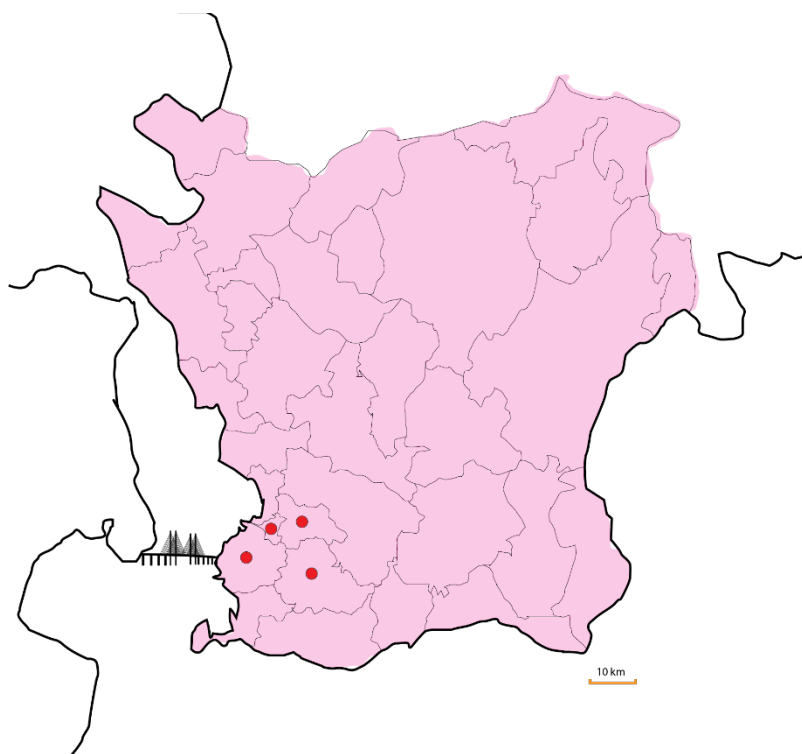


### 3.1.3 En ny regional planering

Ett av de stora problemen som identifierats inom den regionala planeringen i Skåne är samverkan mellan de olika aktörerna (Sjögren 2014). Alla kommuner har eget planmonopol, Trafikverket anser sig inte ha tillräckligt lagligt stöd för att styra en övergripande utbyggnad av cykelinfrastruktur och Region Skåne, vars uppdrag endast har varit att styra planeringen genom icke bindande planeringsdokument, saknar stöd för att stå för en utbyggnad av infrastruktur. Det har resulterat i att ingen självklar styrande aktör för utvecklingen av cykelvägar finns. I en intervju med en representant från Trafikverket Region Syd beskrivs cykelplaneringen med att *"det är för många kockar i cykelinfrastruktursoppa"* och att ansvarsfördelningen mellan de tre regionala aktörerna, Trafikverket, Region Skåne och Länsstyrelsen är oklar och måste förhandlas om för varje nytt projekt eller ny åtgärd (Sjögren 2014). Med bakgrund i bl.a. denna samverkansproblematik påbörjades arbetet med en utredning redan år 2013 som i år, 2018, resulterade i ett förslag om *En ny regional planering* (Näringsdepartementet 2018) där Region Skåne och Stockholms Län ska pröva en ny organisationsform. Lagändringen träder i kraft den första januari 2019 och skulle kunna vara ett sätt för Region Skåne att komma runt samverkansproblematiken kring den regionala cykelinfrastrukturen. Frågan kvarstår dock om vilken innebörd detta kommer att få för cykelplaneringen och hur ansvarsfördelningen kommer att se ut bland de olika aktörerna. Under våren 2018 grundades det nya kunskapscentrumet för cykelforskning i Lund (VTI 2018). Detta cykelcentrum är en del av regeringens cykelstrategi och kan förhoppningsvis hjälpa till med att främja cykelplaneringen i regionen.

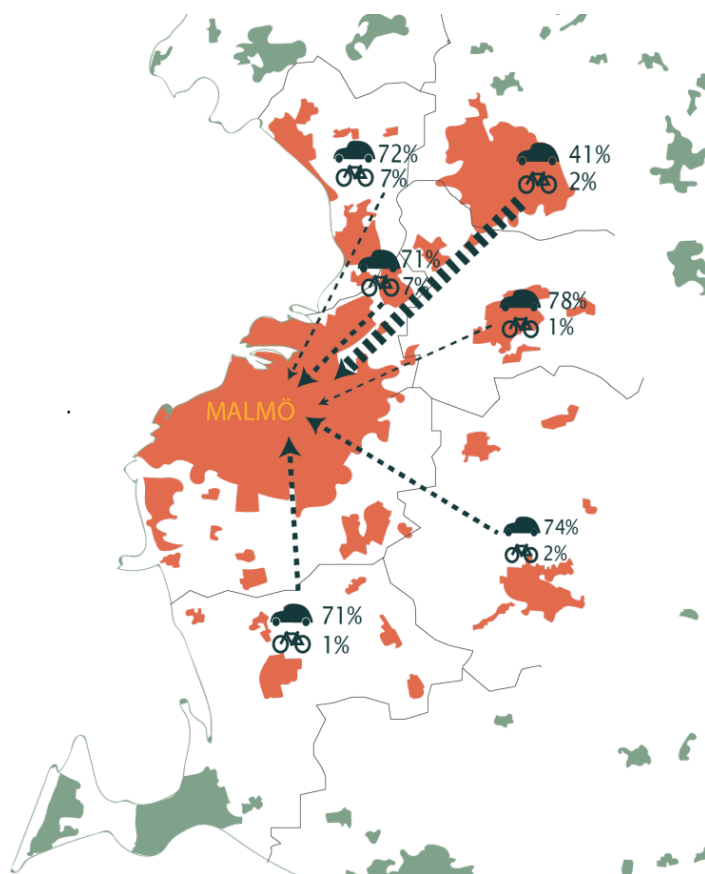
För att få ytterligare förståelse för hur en process i ett cykelinfrastrukturprojekt kan se ut följer i nästa del en studie av ett aktuellt cykelvägsprojekt i Region Skåne.

## 3.2 Supercykelvägen Malmö-Lund



Figur 11: Orienteringskarta över Skåne län med kommungränser. De markerade kommunerna är involverade i projektet Supercykelvägen Malmö-Lund (illustration: Nilas Lätt).

Projektet Supercykelvägen Malmö-Lund gäller ett snabbcykelstråk mellan Malmö och Lund, området som visas ovan i figur 9. Snabbcykelstråkets mening är att göra det enklare och säkrare att pendla med cykel (Trafikverket 2017a). Projektet kom först på tals i och med projektet *Öresund som cykelregion* vilket drevs som ett interreg<sup>1</sup> IV A projekt i samarbete med Region Skåne, Region Hovedstaden och Trafikverket. Idén plockades sedan upp av dåvarande kommunpolitikern Karolina Skog (MP) och togs sedan över av Trafikverket för vidare planering och byggnation. Tanken var att cykelstråket skulle konstrueras i samband med utbyggnaden till fyra spår för järnvägen mellan Malmö och Lund. Samrådshandlingar med två föreslagna sträckningar publicerades år 2017 (Trafikverket 2017b) men eftersom att finansieringssituationen fortfarande är oklar har projektet stannat av (Trafikverket 2017a). Det föreslagna snabbcykelstråket går genom totalt fyra olika kommuner; Malmö Stad, Burlövs kommun, Staffanstorps kommun samt Lunds kommun. Sträckan Malmö-Lund är den mest pendlingsintensiva i hela regionen. Av alla inpendlingsresor in till Malmö sker 62 procent med bil (Malmö stad 2016). Trenden är tydlig i figur 10 nedan, precis som i resten av området kring Malmö sker den största delen av inpendlingen med bil och endast några få procent med cykel. En trafikomställning till en högre cykelandel skulle kunna ha stora positiva effekter.



Figur 12: Arbetspendlingen från kranskommunerna kring Malmö. En stor andel av pendlingen gör med bil trots korta avstånd (illustration: Anna Jönsson, Elin Smedberg, Johan Hultman & Nilas Lätt med data från Malmö stad 2016)

<sup>1</sup> Interreg-projekt är EU-finansierade utvecklingsprojekt som är landsöverskridande, i det här fallet innefattar området Öresund, Kattegatt och Skagerak.

Projektet Supercykelstråket Malmö-Lund är namngivet i både RTI för 2014-2025 (Region Skåne 2014b) och i den Regionala cykelvägsplanen för 2014-2025 (Region Skåne 2014a). Där beräknas den totala kostnaden för projektet uppgå till 50 miljoner kronor varav 10 miljoner finansieras från RTI och resten finansieras av kommunerna (ibid). I den regionala cykelvägsplanen konstateras även att de samhällsekonomiska vinsterna av en byggnation av cykelstråket skulle uppgå till 630 miljoner kronor, där de största vinsterna skulle komma från positiva hälsoeffekter (ibid). En investering på cirka 50 miljoner med en återbetalning på 630 miljoner borde vara önskvärd för alla parter att göra, därför är det märkligt att projektet nu verkar lagts på is. På Trafikverkets hemsida går det att läsa att finansieringen för projektet inte är klar och därför är det inte beslutat om projektet blir av (Trafikverket 2017a). I vidare mailkontakt med Johan Ekström<sup>2</sup>, åtgärdsplanerare på Trafikverket skriver han att anledningen till att finansieringen inte är klar är för att projektet inte kommit med i den nya nationella transportplanen för 2018-2029. Den har blivit bortprioriterad därifrån och därmed också från den nya regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne. När den statliga finansieringen uteblir har kommunerna inte råd att finansiera projektet själva och därför har det stannat av. I några av remissvaren på den nationella transportplanen går det utläsa ett missnöje från de inblandade kommunerna. Kommunsammanslutningen MalmöLundregionen<sup>3</sup> skriver bl.a. att de tycker att stråket borde finnas med i den nationella transportplanen de skriver även att det är en svaghet i planen (MalmöLundregionen 2017). En annan aspekt som påpekas i remissvaret från MalmöLundregionen, som även återkommer i flera andra remissvar, är att Trafikverket saknar gedigen laglig grund att stå på för utbyggnaden av cykelvägar som inte ligger i anslutning till bilväg (MalmöLundregionen 2017, Länsstyrelsen Skåne 2017, Svenska cykelstäder 2017). I den nuvarande lagstiftningen går det alltså endast att bygga cykelväg med vägplan<sup>4</sup> om denna anses vara en anordning till en väg vilket i praktiken innebär att Trafikverket inte kan bygga en cykelväg utan att också bygga en bilväg. Johan Ekström<sup>5</sup> beskriver de främsta anledningarna till projektets ovissa framtid som bristande finansiering, bristande engagemang för cykling hos många aktörer, bristande politisk vilja och styrning av Trafikverket samt dåligt lagligt stöd för Trafikverket att bygga regionala cykelvägar.

---

<sup>2</sup> Johan Ekström, åtgärdsplanerare på Trafikverket, mailkontakt i maj 2018

<sup>3</sup> MalmöLundregionen är en strategisk sammanslutning mellan Malmö stad, Lunds kommun, Staffanstorps kommun, Lomma kommun, Höörs kommun, Eslövs kommun, Kävlinge kommun, Svedala kommun, Trelleborgs kommun och Vellinge kommun.

<sup>4</sup> Vägplanen är det juridiskt bindande dokument som tas fram när en väg ska anläggas, likt en detaljplan.

<sup>5</sup> Johan Ekström, åtgärdsplanerare på Trafikverket, mailkontakt i maj 2018

## 4. Avslutande diskussion

### 4.1 Trafikverket

Många av de mönster och fenomen som återges i exempelstudien kan förklaras med hjälp av teorierna i litteraturstudien. Koglin (2014) argumenterar bl.a. att utbudet och utvecklingen av planeringsverktyg anpassade för cykling och hållbar transportplanering är dåligt. Samma argument återkommer i många av remissvaren (Naturvårdsverket 2017; Länsstyrelsen Skåne 2017; WWF 2017) på den nationella transportplanen, dvs. att Trafikverket utgått ifrån en prognosstyrd planeringsmodell i produktionen av planen. Att prognosticera en trafikökning eller minskning och därefter planera byggnation av infrastrukturen är en rationell planeringsmetod som utvecklades efter bilen och bilismen (Koglin 2014) och tar inte tillräcklig hänsyn till ökade utsläpp eller skador på miljön. Anledningen till att Trafikverket inte övergått till en målstyrd planering skulle kunna vara den spårbundenhet som Low och Astle (2009) och även Berger med medförfattare (2014) skriver om. Helt enkelt en slags tröghet i omställningen av organisationen. En ytterligare förklaring skulle kunna ligga i Vogels (2015) teori om att den förhärskande ekonomiska strukturen vårt samhälle är uppbyggt på kräver en ekonomisk tillväxt för att fortleva och därmed prioriterar den ekonomiska tillväxten högre än hållbarhetsmålen. Oavsett förklaringsmodell är det omöjligt att låta bli att fundera på om Trafikverket, med de arbetssätt och den organisation de har idag, är lämpliga att vara drivande i diverse cykelprojekt. Uppenbarligen har de svårigheter att hantera förändringen mot en målstyrd övergripande planering och eftersom de till viss del saknar lagligt stöd att bygga cykelinfrastruktur är det svårt att föreställa sig Trafikverket som huvudman vid utvecklandet av regional cykelinfrastruktur utan att en lagändring sker. Trafikverkets struktur befinner sig stora drag fortfarande i viss mån i den traditionella trafikplaneringsstrukturen, som Banister (2008) beskriver, medan andra aktörer som till exempel Malmö stad har gått över mot en mer målstyrd och alternativ trafikplanering. Eftersom RTI planens budget avgörs i den nationella transportplanen har RTI samma inriktning enligt traditionell trafikplanering där man satsar mer än hälften av budgeten på åtgärder som egentligen försämrar klimatet, hälsa etc. Detta medför en paradoxal situation där aktörer på nationell och regional nivå planerar för ökad bilism, ökad effektivitet och ökat antal resta personkilometer medan lokala aktörer som Malmö Stad planerar för en minskad bilism och övergång mot hållbara transportmedel. Trafikverkets oförmåga att utgå från en målstyrd trafikplanering gör det i sin tur väldigt svårt att få loss pengar till cykelprojekt då de är lägre prioriterade än vägprojekten. Detta skapar ohållbara finansieringssituationer och ett stort underskott av medel som i exemplet för supercykelvägen Malmö-Lund. Med tanke på att 1 miljard räcker till att bygga antingen 1 km bilväg eller 500 km cykelväg (Ståhle 2016) borde en omprioritering av den nationella transportplanen kunna göra enorm skillnad för cykelnätet.

### 4.2 Cykelns roll i ett framtida hållbart mobilitetssystem

Om en omställning till ett hållbart mobilitetssystem ska ske måste andelen utsläpp från transportsektorn minska med 70 procent enligt klimatmålen. För att göra detta måste vi antingen röra oss mindre eller röra oss på andra sätt. För att bibehålla den grad av mobilitet som är standard idag krävs en övergång från andelen motorburna kilometer till bl.a. cykelresor. Denna övergång är mycket väl möjlig med tanke på att hälften av alla bilresor inom EU är kortare än 5 km (WHO 2018a). För att en ökning av cykling ska ske krävs investeringar i infrastruktur (Banister 2008; Koglin 2014; Pucher & Buehler 2008; Wehtje, Andersson & Niska 2018; Kågesson 2007b) och om de pengar som finns tillgängliga inom transportplaneringen istället prioriteras för bilvägar och andra bilvänliga

åtgärder betyder det att cykelplaneringen blir lidande. Med en fortsatt liknande prognosgrundad planering kommer antalet motorburna kilometer endast att öka och cyklingen riskerar att fortsätta minska.

Banister (2008) skriver bl.a. om vikten av att ha en bred angreppsfront när cykelvänliga åtgärder ska implementeras, det gör att åtgärderna kan stärka varandra och skapa positiva synergieffekter. I projektet supercykelstråket Malmö-Lund saknades i mångt mycket just en sådan approach vilken kan ha varit en av anledningarna till misslyckandet. Även om det självklart är viktigt att ha en mångfacetterad approach är det svårt att överhuvudtaget få cyklingen att öka när infrastrukturen brister. Det handlar till stor del om att skapa ett nät för grundläggande framkomlighet som idag inte finns i Sverige. I den regionala transportinfrastrukturplanen (Region Skåne 2014b) framgår att ett stort behov av åtgärder i cykelnätet finns. I figur 7 syns skillnaden på den svenska och danska sidan, en skillnad som kan förklaras av den politiska tvärvändning under 1970-talet i bl.a. Danmark, Tyskland och Holland där markanvändning och transportpolicys skiftade dramatiskt som en reaktion på de skador på miljö, säkerhet mm. som en ökad bilanvändning hade lett till (Pucher & Buehler 2008). Sverige sveptes aldrig med i denna policyförändring utan fortsatte planera för bilen enligt modernismens principer vilket skapat stora brister i cykelinfrastrukturen idag. För att lyfta cykelnätets nivå i Skåne till något som liknar Hollands eller Danmarks krävs det en heltäckande regional plan för utbyggnaden av kvalitativa separerade cykelvägar. En utbyggnad av ett sådant nät skulle sedan kunna kombineras med bilbegränsade policys, cykelfrämjande kampanjer, marknadsföring osv. för att skapa just en sådan approach som Banister (2008) skriver om. Att cykla i vägrenen på en landsväg där bilarna susar förbi i minst 70km/h kan inte längre vara en acceptabel lösning för framtidens cyklister.

### 4.3 Möjligheterna med en ny regional planering

I och med den nya lagändringen som träder i kraft den första januari år 2019 (Näringsdepartementet 2018) är Regionen Skånes roll på väg att ändras. Genom att släppa på det kommunala planeringsmonopol öppnas möjligheten upp för att göra Region Skåne till ett samordnande organ för cykelplanering, och kanske även byggnation och förvaltning, där aktörer från alla håll kan samlas och utveckla lösningar tillsammans och därigenom söka finansiering. Ett nära samarbete med nationellt cykelcentrum (VTI 2018) där framtagandet av nya verktyg för cykelplanering skulle kunna användas i den regionala planeringen. Detta skulle i sin tur kunna kringgå den problematik med transportforskningen som Koglin (2014) pekar på. En starkare organisering och riktning i cykelpolitiken och cykelplaneringen skulle också kunna sätta press på Trafikverket och regeringen att avsätta mer pengar till cykling i den nationella transportplanen. För att cykelplaneringen ska få ta plats på riktigt i transportpolitiken idag kan inte det övergripande målet endast vara ekonomisk tillväxt. Som Vogel (2015) poängterar blir det mycket svårt för aktörer att uppfylla sina hållbarhetsmål när de samtidigt verkar i en politisk och ekonomisk struktur som överordnar tillväxt över allt annat. Detsamma borde då även gälla för nationella aktörer som Trafikverket och regeringen.

## 4.4 Slutsatser

### **- Är cykelinfrastrukturen i Skåne bristande och vad beror detta på i så fall?**

Ja, Skånes cykelinfrastruktur är bristande. Detta skulle kunna förklaras historiskt genom att bilen i modern tid alltid har prioriterats högst inom transportplaneringen. Detta har i sin tur skapat spårbundenhet i fysiska strukturer såväl som organisatoriska och diskursiva. Dessa strukturer är tillsammans svåra att rubba och har lett till ett trafikplaneringssystem som upprätthåller sig självt trots en inneboende ohållbarhet. Utanför denna spårbundenhet verkar ännu diffusare och större politiska och ekonomiska strukturer som i sin tur skulle kunna ha givit legitimitet till en ökad motoriserad mobilitet på bekostnad av miljö och klimat. Ännu en faktor som kan vara förklarande för den bristfälliga infrastrukturen är att den teoretiska utvecklingen av verktyg för cykelplanering är eftersatt till förmån för en stadigt framväxande trend av rationell och empirisk forskning som i sin tur har gett fördel för bilismens framväxt. Klart är åtminstone att olika strukturer på olika nivåer i olika sammanhang har stor påverkan på hur den regionala transportplaneringen tar sig uttryck.

### **- Hur kan antalet cyklade kilometer i Skåne öka?**

En av grundstenarna till en ökad cykling är tillgänglig, säker, trafikseparerad cykelinfrastruktur. Eftersom cykelinfrastrukturen i Skåne är bristfällig måste den åtgärdas för att en ökad cykling ska ske. Den forskning som presenteras i denna uppsats visar att det kan finnas ett latent behov av cykelvägar som frigörs vid byggandet av dessa. Dock anser vissa författare att det är svårt att se direkta samband mellan olika fall då man använt olika mätmetoder. En annan rimlig slutsats att dra utifrån litteraturstudien och exempelstudien verkar vara att det finns ett generellt sätt mindre intresse att investera i cykelinfrastruktur och att bilens infrastruktur så gott som alltid är överprioriterad cyklens, åtminstone på nationell och regional nivå. I och med avsaknaden av resurser (makt, pengar, inflytande etc.) samt ett samordnande organ för övergripande cykelplanering har cyklismen inte kunnat hävda sig på samma sätt som bilismen gjort. Det projekt som studerats har haft goda intentioner men har fallit på grunda av bristande finansiering. För att ändra situationen krävs en övergripande strategi som verkar på flera fronter samtidigt och som involverar alla typer av samhällsverkande organisationer. Region Skåne skulle möjligtvis kunna bli denna samordnande aktör i och med den nya lagen om regional planering. Det andra alternativet är att Trafikverket tar ett större ansvar för cykelplaneringen vilket skulle kräva en lagändring i väglagen samt en övergång mot målstyrd planering istället för prognosstyrd. Båda alternativen kräver finansiering vilken rimligtvis måste ske i den nationella transportplanen. I samband med utbyggnaden av cykelnätet skulle bilbegränsande åtgärder, cykelkampanjer osv. kunna leda till ytterligare ökad cykling.

### **- Vad är cyklens roll i ett framtida hållbart mobilitetssystem?**

Att cyklingen har stor potential att ersätta kortare bilresor är det ingen tvekan om. Även i längre cykelresor i form av arbetspendling, cykelturism och friluftscyklning kan cykelresor ersätta bilresor. Speciellt i de storstadsregioner som bl.a. området kring Malmö håller på att utvecklas till, med korta avstånd mellan olika mindre orter och stadskärnor. Det går också att konstatera att de positiva effekterna av en ökad andel cykelresor skulle vara mycket påtagliga och i högsta grad greppbara. Att vidare integrera cykeln i det kollektiva nätet skulle kunna öka möjligheterna ytterligare för en övergång mot hållbara transportsätt. För att detta ska ske krävs en målmedveten och välinformerad planering samt en gedigen finansiering.

## 5. Vidare forskning

- Hur Region Skånes roll som regional cykelplanerare och samordnare skulle se ut.
- Hur trafikverket skulle kunna omorganiseras för att tillhandahålla en bättre cykelplanering.
- En mer extensiv fallstudie av transportplaneringen i Sverige och vilka strukturer och agendor som påverkar de beslut som tas.
- Fortsatt teoriutvecklande kring olika maktstrukturer inom transportplanering.
- Vidare forskning kring olika cykelvänliga åtgärders effektivitet och nytta som bl.a. marknadsföring, kampanjer, mobility management samt dessas effektivitet.



## 6. Källförteckning

Amcoff, J. (2008). Vad händer med landsbygdens befolkning? I Johansson, B. (red.) *Ska hela Sverige leva?* Stockholm: FORMAS, ss. 71-78.

Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73-80.

Berger, G., Feindt, P., Holden, E., & Rubik, F. (2014). Sustainable Mobility—Challenges for a Complex Transition. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 16(3), 303-320.

Björling, N. (2018). Inläsningar I sköra stadslandskap. *Arkitekten*, (4), ss. 46-47.

Boverket (2012). *En urbaniserad värld*.

<http://sverige2025.boverket.se/en-urbaniserad-varld.html> [2018-05-09]

Energimyndigheten (2016). *Res klimatsmart*. <https://energiradgivningen.se/klimat/res-klimatsmart> [2018-05-02]

Goodman, A., Sahlqvist, S., & Ogilvie, D. (2014). New walking and cycling routes and increased physical activity: One- and 2-year findings from the UK iConnect Study. *American Journal of Public Health*, 104(9), E38-46.

Gössling, S. & Choi, A. (2015). Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles. *Ecological Economics*, 113, 106-113.

Koglin, T. & Rye, T. (2014). The marginalisation of bicycling in Modernist urban transport planning. *Journal of Transport & Health*, 1(4), 214-222

Koglin, T. & Pettersson, F. (2017). Changes, Problems, and Challenges in Swedish Spatial Planning-An Analysis of Power Dynamics. *Sustainability*, 9(10), 1836.

Kågesson, P. (2007a). *Förutsättningar för cykelturism i Sverige*. <http://www.natureassociates.se/wp-content/uploads/2011/03/Cykelturism-i-Sverige-slutlig.pdf>

Kågesson, P. (2007b). Modell för regional inventering av cykelvägar (Vägverket Publikation: 2007:13). [https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10437/RelatedFiles/2007\\_13\\_modell\\_for\\_regional\\_inventering\\_och\\_planering\\_av\\_cykelvagar.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10437/RelatedFiles/2007_13_modell_for_regional_inventering_och_planering_av_cykelvagar.pdf)

Low, N. & Astle, R. (2009). Path dependence in urban transport: An institutional analysis of urban passenger transport in Melbourne, Australia, 1956–2006. *Transport Policy*, 16(2), 47-58.

Länsstyrelsen Skåne (2017). *Yttrande över förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029*. <https://www.regeringen.se/4ae1d4/contentassets/c8e97e99cac449e99dcc2e5c6f707ebf/lansstyrels-en-skane.pdf>

Länsstyrelsen Skåne, Skånetrafiken, Region Skåne & Trafikverket (2010). *Stationsnära läge*. Kristianstad: Länsstyrelsen i Skåne.  
[http://www.lansstyrelsen.se/skane/SiteCollectionDocuments/sv/publikationer/pluskatalogen/Stationsnara\\_rapport\\_webb.pdf](http://www.lansstyrelsen.se/skane/SiteCollectionDocuments/sv/publikationer/pluskatalogen/Stationsnara_rapport_webb.pdf)

MalmöLundregionen (2017). *MalmöLundregionens yttrande till Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029*.  
<https://www.regeringen.se/4afa99/contentassets/c8e97e99cac449e99dcc2e5c6f707ebf/malmolundregionen.pdf>

Malmö stad (2016). *Trafik- och mobilitetsplan*. Malmö: Malmö stad  
[https://malmo.se/download/18.16ac037b154961d0287b3d8/1491303428445/MALM\\_TROMP\\_210x297mm\\_SE.pdf](https://malmo.se/download/18.16ac037b154961d0287b3d8/1491303428445/MALM_TROMP_210x297mm_SE.pdf)

Moström, J. (2013). *Världens städer växer allt snabbare*. <https://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Artiklar/Varldens-stader-vaxer-allt-snabbare/> [2018-05-14]

Naturvårdsverket (2017). *Sveriges miljömål*. <https://www.miljomal.se/Miljomalen/> [2018-04-04]

Näringsdepartementet (2009). *Mål för framtidens resor och transporter* (Regeringens proposition 2008/09:93). Stockholm: Regeringskansliet.

Näringsdepartementet (2018). *Lagrådsremiss: En ny regional planering*. Stockholm: Regeringskansliet.  
<https://www.regeringen.se/498282/contentassets/81e0b0f44af04450a18ebbe5bd384489/samling-lrr-en-ny-regional-planering-180419.pdf>

Pucher, J. & Buehler, R. (2008). Making Cycling Irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, 28(4), 495-528.

Regeringskansliet (2017). *En nationell cykelstrategi: för ökad och säker cykling– som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet*.  
[https://www.regeringen.se/498ee9/contentassets/de846550ff4d4127b43009eb285932d3/20170426\\_cykelstrategi\\_webb.pdf](https://www.regeringen.se/498ee9/contentassets/de846550ff4d4127b43009eb285932d3/20170426_cykelstrategi_webb.pdf)

Region Hovedstaden (2012). *Regional cycling report*.  
[https://www.regionh.dk/english/traffic/cycling/Documents/17751Cykelregnskab\\_UK.pdf](https://www.regionh.dk/english/traffic/cycling/Documents/17751Cykelregnskab_UK.pdf)

Region Skåne (2014a). *Cykelvägsplan för Skåne 2014-2025*. Malmö: Region Skåne.  
<https://utveckling.skane.se/publikationer/strategier-och-planer/cykelvagsplan-for-Skane-2014-2025/>

Region Skåne (2014b). *Regional infrastrukturplan 2014-2025. Satsningar på transportinfrastruktur i Skåne år 2014-2025*. Malmö: Region Skåne.  
[https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer\\_dokument/fullstandig-rti-plan-for-ar-2014-2025.pdf](https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/fullstandig-rti-plan-for-ar-2014-2025.pdf)

Region Skåne (2014c). *Miljökonsekvensbeskrivning av Regional transportinfrastrukturplan för Skåne år 2014-2025*. Malmö: Region Skåne  
[https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer\\_dokument/mkb\\_2014-2025.pdf](https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/mkb_2014-2025.pdf)

Region Skåne (2017) *Remissversion Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Malmö: Region Skåne.  
[https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer\\_dokument/remissversion-cykelvagsplan-2018-2029.pdf](https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/remissversion-cykelvagsplan-2018-2029.pdf)

Region Skåne & Strukturbild Skåne (2011). *Flerkärnighet i Skåne*. Malmö: Region Skåne.  
[https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer\\_dokument/flerkarnighet\\_i\\_skane.pdf](https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/flerkarnighet_i_skane.pdf)

skyttedal (2018). Jag tänker såhär – flyg mer! Det finns så många dumpuckon som bojkottar flyget att förutsättningarna för bolagen att investera i ny grön teknik försämrats. Jag flyger därför några extra gånger. Det är min klimatkompensation. [twitterpost], 30 januari.  
<https://twitter.com/skyttedal/status/958278753477591042> [2018-05-22]

Stanley Robinson, K. (2018). Empty half the earth of its humans. It's the only way to save our planet. *The guardian*, 20 mars. <https://www.theguardian.com/cities/2018/mar/20/save-the-planet-half-earth-kim-stanley-robinson> [2018-04-29]

Statens folkhälsoinstitut (2011). *Den byggda miljöns betydelse för fysisk aktivitet i glesbygd: En kunskapssammanställning för regeringsuppdraget "Byggd miljö och fysisk aktivitet"*. (Rapport 2011:28) Östersund: Statens folkhälsoinstitut  
<https://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/71af1526106446eeb3c45749ff385dbe/r-2011-28-den-byggda-miljons-betydelse--fysisk-aktivitet-glesbygd.pdf>

Ståhle, A. (2016). Alla behöver närhet : Så blir framtidens städer (Första upplagan. ed.). Årsta: Dokument Press.

Svenska cykelstäder (2017). *Yttrande över remiss av Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018 – 2029*.  
<https://www.regeringen.se/4ae5f0/contentassets/c8e97e99cac449e99dcc2e5c6f707ebf/svenska-cykelstader.pdf>

Trafikanalys (2015). *Cyklandets utveckling i Sverige 1995–2014 - en analys av de nationella resvaneundersökningarna*. Rapport 2015:14. [https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2010-2015/2015/rapport-2015\\_14-cyklandets-utveckling-i-sverige-1995-2014.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2010-2015/2015/rapport-2015_14-cyklandets-utveckling-i-sverige-1995-2014.pdf)

Trafikanalys (2017). *Resvanor*.  
<https://www.trafa.se/RVU-Sverige/> [2018-04-10]

Trafikverket (2017a). *Snabbcykelstråk mellan Malmö och Lund*.  
<https://www.trafikverket.se/nara-dig/Skane/projekt-i-skane-lan/snabbcykelstrak-mellan-malmo-och-lund/> [2018-04-19]

Trafikverket (2017b). *Samrådsunderlag: E22, Snabbcykelstråk, Malmö-Lund Malmö stad, Burlövs kommun, Staffanstorps kommun, Lomma kommun, Lunds kommun, Skåne Län Vägplan, val av lokaliseringalternativ*.  
<https://www.trafikverket.se/contentassets/bab9a1fc967f47c286d1cfed6e867ff3/samradsunderlag-20160509.pdf>

Trafikverket (2017c). *Dina val gör skillnad*.  
<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Dina-val-gor-skillnad/> [2018-05-09]

Vetenskapens värld (2010). Magasin: Vardagsmotion [TV-program]. Sveriges Television, SVT1, 25 september.

<https://www.svtplay.se/video/15285233/vetenskapens-varld/vetenskapens-varld-sasong-27-magasin-vardagsmotion?start=auto&tab=2017>

Vogel, N. (2016). Municipalities' ambitions and practices: At risk of hypocritical sustainability transitions? *Journal of Environmental Policy & Planning*, 18(3), 361-378.

VTI (2018). *Infrastrukturministern invigde Cykelcentrum vid VTI*.

<http://cykelcentrum.vti.se/2018/03/infrastrukturministern-invigde-cykelcentrum-vid-vti/#more-228> [2018-05-14]

Wahl, C. & Ullberg, M. (2013). *Resvaneundersökning 2013*. Sweco.

[https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer\\_dokument/resvanor2013skane.pdf](https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/resvanor2013skane.pdf)

Wehtje, P., Andersson, J. & Niska, A. (2018). Effektsammanband mellan infrastruktur och cykling: En kunskapssammanställning. (Rapport: 944). <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1187055/FULLTEXT04.pdf>

Wikipedia (2017). *Region Hovedstaden*. [https://sv.wikipedia.org/wiki/Region\\_Hovedstaden](https://sv.wikipedia.org/wiki/Region_Hovedstaden) [2018-05-15]

Wikipedia (2018). *Skåne Län*. [https://sv.wikipedia.org/wiki/Sk%C3%A5ne\\_l%C3%A4n](https://sv.wikipedia.org/wiki/Sk%C3%A5ne_l%C3%A4n) [2018-05-15]

World health organization (2018a). Air pollution and climate change.

<http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/data-and-statistics/air-pollution-and-climate-change2> [2018-05-02]

World health organization (2018b). Physical activity.

<http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/data-and-statistics/physical-activity2> [2018-05-02]

Öresund som cykelregion (2012). *Benchmarking af Øresund som cykelregion* (Huvudrapport). Region Skåne, Region Hovedstaden, Interreg IV A, Trafikverket.

[https://oresundsomcykelregion.nu/wp-content/uploads/2012/10/benchmarking\\_oscr.pdf](https://oresundsomcykelregion.nu/wp-content/uploads/2012/10/benchmarking_oscr.pdf)